FORM NO. 51-61
MAY 1948

INTELLOFAX 25

C 8788

CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY SECURITY INFORMATION

25X1A

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

INFORMATION REPORT

REPORT NO. [redacted]

CD NO.

COUNTRY Germany (Russian Zone)

DATE DISTR. 23 May 1952

SUBJECT Railroad Rolling Stock at Dessau Waggonfabrik (SAG Transmasch)

NO. OF PAGES 1

PLACE ACQUIRED [redacted] 25X1A

NO. OF ENCLS. (LISTED BELOW) 1 (23 pages)

DATE OF INFO: [redacted] 25X1A
ACQUIRED

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

25X1A

[redacted]

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

* Except where otherwise indicated.

25X1

SOURCE

25X1A

The attached material in partial reply to [redacted] is forwarded to you on loan. Its return at your earliest convenience will be appreciated.

25X1

Distribution:
ORR (Attn: [redacted]) (loan)
Army (loan)

25X1A

56-377
53

THIS DOCUMENT HAS AN ENCLOSURE ATTACHED
DO NOT DETACH

[redacted]

CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

STATE		NAVY		NSRB		DISTRIBUTION									
ARMY		AIR				OCD	x								

1. Attached in Annex 1 is a photostat copy of a prospectus of the Dessau (# 52/# 17) Railroad Car Plant of the SAG Transmasch regarding the production of refrigerator cars, iron foundry cars, 25-ton capacity, undercarriages for cranes, 50-ton capacity undercarriage for cranes, slag transportation cars, and coke quenching cars. Attached in Annex 2 is a photostat copy of a report of the Technical Office of the Dessau Railroad Car Plant, dated 15 June 1951, regarding a plan for the development of a mining machine for potash mines. Attached in Annex 3 are four photographs showing the exterior and interior of a refrigerator car, one photograph of a flatcar and one photograph of an undercarriage.

25X1

2. [redacted] the Dessau Railroad Car Plant produced 1,077 flatcars from 1947 to mid-1948, 100 refrigerator cars from mid-1948 to the end of 1948, 530 refrigerator cars in 1949, 1,035 refrigerator cars in 1950, 785 refrigerator cars from 1 January 1951 to 31 July 1951, 69 twenty-five-ton crane cars (Kranwagen) from 1 May 1949 to 31 December 1950, 31 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars in 1950, 19 fifty-ton crane cars from 1 June 1951 to 31 July 1951, 45 slag cars and iron foundry cars in 1949, 60 slag cars and iron foundry cars in 1950, and 12 coke-quenching cars in 1949. The construction of 100-ton crane cars is scheduled to start in 1951. This type of crane car allegedly will be produced only by the Dessau Railroad Car Plant.

Encl. 1 to

25X1A

ARBEITS-PRODUKTION

VON

KÜHLWAGEN

EISENGIESSWAGEN

KRANUNTERWAGEN 25 t

KRANUNTERWAGEN 50 t

SCHLACKENTRANSPORTWAGEN

KOKSLÖSCHWAGEN

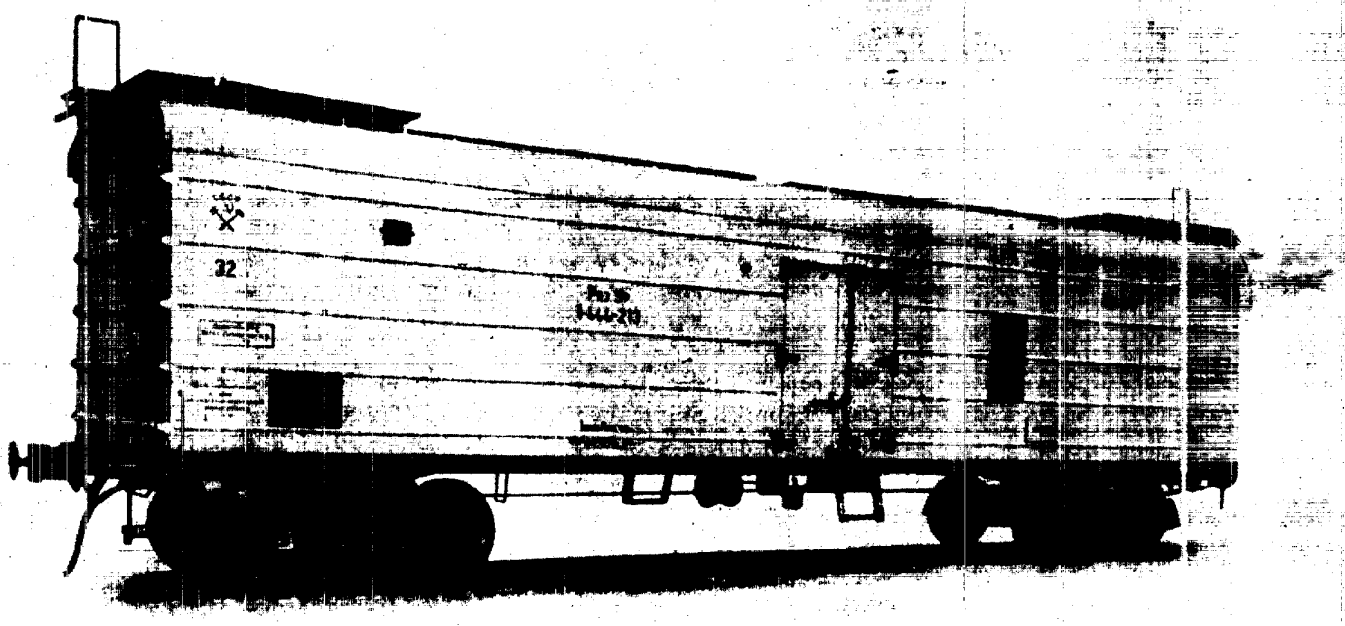
WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU „TRANSMASCH" DESSAU I. DEUTSCHLAND

VIERACHSIGER KÜHLWAGEN (GANZMETALL)

VERWENDUNGSZWECK

Transport von wärme- und kälteempfindlichen Gütern, insbesondere Nahrungsmitteln, wie Frischfleisch, Gefrierfleisch, Obst, Gemüse, Eier usw. — Kühlung vermittels Wasseneis oder Salz-Eisgemisch.

Ganzmetallbauart ist völlig dampfdicht und verhindert mit Sicherheit einen Niederschlag der Feuchtigkeit der Außenluft in dem Isolationsmaterial und vermeidet dadurch jede Verschlechterung der Isolationswirkung im Laufe der Zeit.



TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	32 t
Nutzlast	26 t
Eislast	6 t
Länge über Puffer	14 700 mm
Drehzapfenabstand	9 830 mm
Achsstand der Drehgestelle	1 800 mm
Achsstand ganz	11 630 mm
Spurweite	1 524 mm
Höhe des Ladearumes (licht)	2 340 mm
Breite außen	3 040 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante	4 930 mm
Bodenfläche (Laderaum)	27,5 m²
Rauminhalt (Laderaum)	72 m³
Eisraumgröße	11,8 m³

WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU „TRANSMASCH" [illegible]

[illegible] aus Walzprofilen und Blechen zusammengeschweißt. Versteifung durch gesickte Bleche, an den Wagenenden durch Rammblechkonstruktion. Hauptquerträger mit Drehpfannen und Gleitstücken russischer Bauart.

[illegible] System Diamond in Fachwerkbauart; Federung durch 2 Doppelblattfedern und 4 Schraubenfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagerachsbuchsen nach sowjetischen Normalien.

[illegible] als Friktionsapparat an jedem Wagenende, wahlweise mit Zughaken und Schraubenkupplung oder selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

[illegible] als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern. Puffertellerdurchmesser 400 mm.

[illegible] als Druckluftbremse, System „Matrossow", mit 14″ Bremszylinder, auf 4 Klötze in jedem Drehgestell wirkend.

[illegible] aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Untergestell verschweißt, in formfester Bauart.

[illegible] aus Blechen und Profilen zusammengeschweißt und mit dem Wagenkasten vernietet.

[illegible] aus Bohlen auf Nut und Spund, Fußboden auf Nut und Feder, auf Futterhölzern, die mit dem Eisengerippe verschraubt sind. Wände und Fußboden mit Zinkblech verkleidet, das fugenlos geschweißt ist. Anordnung von senkrechten Abstandsleisten zum Schutz der Wandflächen, zur Sicherstellung des Luftumlaufs und zur Unterstützung der Fleischbalkenwinkel.

[illegible] doppelflügelig, mit Drehriegelverschluß an beiden Wagenlängswänden; Ausführung in Eisen mit Holz- und Zinkblechverkleidung.

[illegible] zur Beschickung der Eiskästen vom Dach aus, mit Drehriegelverschluß.

[illegible] mittels Kunstharzschaum „Piatherm" in den Wänden, im Dach und im Fußboden, völlig fäulnissicher, feuchtigkeitsdicht abgedeckt. Unterbringung zwischen der äußeren Blechverkleidung und der inneren Holzverschalung.

[illegible] je 2 Eiskästen an jedem Wagenende, aus Winkeleisengerippe mit Verkleidung aus gelochten Blechen sowie verstellbaren Rostböden zur Auflagerung des Eises. Abkleidung der Eiskästen gegenüber dem Laderaum durch eine aufklappbare Trennwand, mit Luft-Eintritts- und Austrittsöffnungen darüber und darunter; dadurch Erzielung einer Schornsteinwirkung zwecks Lenkung des Kühlluftumlaufs.

[illegible] für Frischfleisch, bestehend aus 22 Querbalken aus Walzprofilen, mit abwechselnd je 7 und 8 verschiebbaren Doppel-Fleischhaken.

[illegible] aufklappbar, bestehend aus Flacheisengittern auf Füßen, zur Auflagerung von Gefriergut in Behältern, zur Sicherstellung des Kaltluftumlaufs innerhalb der Ladung.

[illegible] für Schmelzwasser, mit Wasserverschluß zur Vermeidung von Kaltluftverlusten; zur Reinigung von außen aufklappbar, mit automatischem Verschluß, 2 Stück an jedem Wagenende.

[illegible] zur Feststellung der höchsten und tiefsten Temperatur im Laderaum (Dachmitte zwischen den Türen bezw. unter den Eiskästen). Ablesung außerhalb des Wagens, Schutz der Ablesezifferblätter durch verschließbaren Klappdeckel.

[illegible] mit Verbindungssteg auf dem Dach, zur Erleichterung der Beeisung vom Wagendach aus. Schutzwannen um die Dachluken herum, zum Schutze des Wagendaches vor überlaufender Salz-Eis-Mischung. Dachaufstieg durch Klappleiter von einer Stirnwand her.

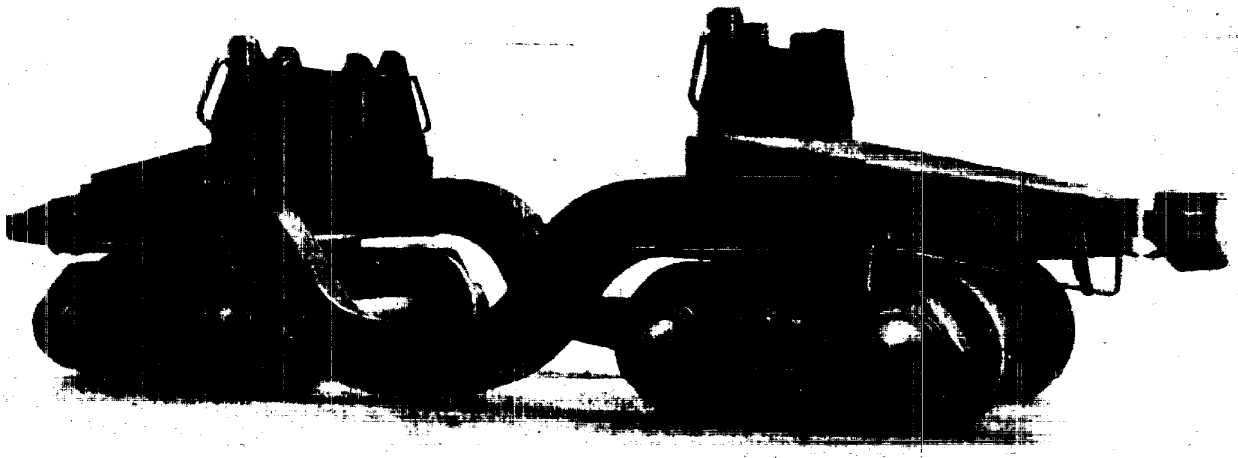
[illegible] **für Ofenrohr** bei Benutzung des Wagens im Winter, zwecks Beheizung für kälteempfindliche Güter.

[illegible] aller Eisenteile durch mehrfache Rostschutzanstriche mit Mennige und Ölfarbe. Außenanstrich hellgrau, Innenanstrich auf Holz ebenfalls hellgrau. Alle Eisenteile im Laderaum, sowie diejenigen, die mit dem Salz-Eisgemisch in Berührung kommen, feuerverzinkt. Die Fleischhaken sind verzinnt.

VIERACHSIGER EISENGIESSWAGEN

VERWENDUNGSZWECK

Transport von flüssigem Eisen



TECHNISCHE DATEN

Gewicht ohne Kübel	etwa	31 t
Gewicht des Kübels leer	etwa	27 t
Nutzlast		100 t
Gesamtgewicht beladen	etwa	158 t
Länge zwischen den Kupplungen		8 200 mm
Drehzapfenabstand		4 160 mm
Drehgestellachsstand		1 300 mm
Höhe über Schienenoberkante (ohne Kübel)		2 230 mm
Größte Breite (ohne Kübel)		2 710 mm
Lichter Abstand der Kübelträger		3 110 mm
Spurweite		1 524 mm
Höchstgeschwindigkeit		15 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius		75 m
Größter Raddruck		20 t

WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU „TRANSMASCH" DESSAU

25X1A

WIRKUNGSWEISE

Der Kübel zur Aufnahme des flüssigen Eisens ist mit zwei Auslegern versehen, die sich mit zwei Zapfenpaaren auf die Kübellagerungen des Wagens abstützen. Um den Kübel ganz aus dem Wagen herausheben zu können, sind zwei Tragzapfen oberhalb der Lagerzapfenpaare angeordnet. Außerdem befindet sich im Unterteil des Kübels auf jeder Wagenseite ein Bolzen, an denen der Kran angreift, wenn der Kübel gekippt werden soll.

Beim Kippen wird der Kübel durch Anfassen mittels Kran an einem der zuletzt genannten Bolzen solange angehoben, bis er sich auf der gegenüberliegenden Wagenseite mit Armen, die an den eingangs erwähnten Auslegern sitzen, auf außerhalb des Wagens stehende Stützen auflegt; bei weiterem Anheben hebt der Kübel sich ganz vom Wagen ab und kippt nur noch um die letztgenannten Stützen.

Der Kübel mit den Auslegern gehört nicht zur Lieferung der Waggonfabrik.

BAUWEISE

Untergestell. Gebildet aus zwei Kopfstückkonstruktionen mit Kübellagerungen, kastenförmig zusammengeschweißt aus starken Blechen sowie aus zwei gekröpften Stahlgußlangträgern mit U-förmigem Querschnitt, die mit den Kopfstücken mittels Paßkeilen verschraubt sind. An den Kopfstücken sind die Drehpfannen und seitlichen Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet.

Drehgestelle System „Diamond" mit Wangen und Drehpfannenträger aus Stahlguß. Achslager als Pendelrollenlager, mit den Wangen in besonderen Lagerbuchsen verschraubt. Abfederung mit zwei Gruppen zu je 6 Stück paarweise ineinandersteckenden Schraubenfedern je Drehgestell.

Zugvorrichtung an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

Stoßvorrichtung als selbsttätige Mittelpufferkupplung ohne seitliche Puffer.

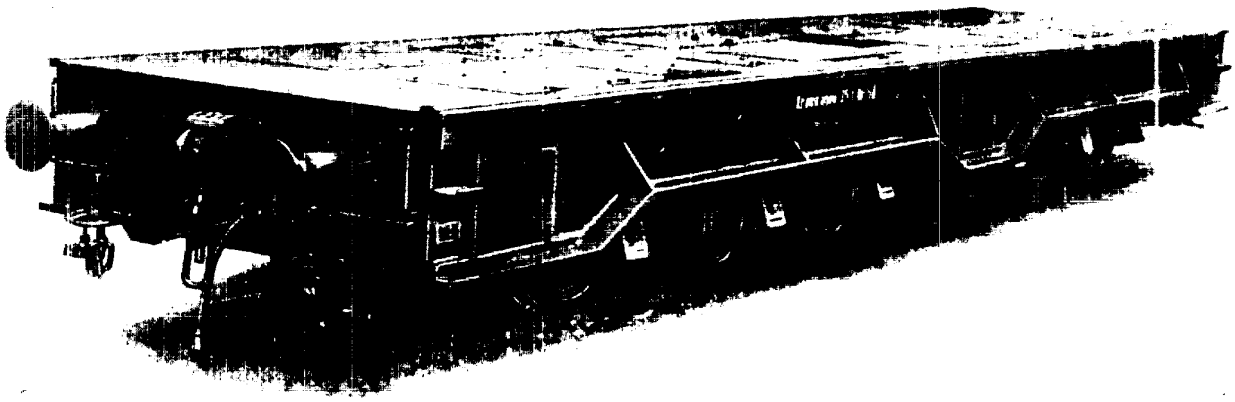
Bremse ist nicht vorgesehen.

FABRIK DESSAU DER STAATL. A. G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU „TRANSMASCH" DESSAU

SECHSACHSIGER KRANUNTERWAGEN
25 t TRAGKRAFT BEI 6,6 m AUSLADUNG

VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme eines in Wagenlängsrichtung verfahrbaren Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 25 t Hubkraft bei 6,6 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig



KENNDATEN UND DATEN

Gewicht ohne Kran		etwa	32 t
Nutzlast (6,6 m Ausladung)			25 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens		etwa	102 t
Länge über Puffer			13 620 mm
Drehzapfenabstand			5 500 mm
Gesamtachsstand der Drehgestelle	2	1550	3 100 mm
Achsstand ganz			8 600 mm
Länge über Kopfstück			12 500 mm
Spurweite			1 524 mm
Größte Breite des Unterwagens			3 150 mm
Lichter Abstand der Kranlaufschienen			2 650 mm
Höhe der Oberkante Kranlaufschiene über Gleisschienen-Oberkante		etwa	1 400 mm
Höchste Geschwindigkeit bei Zugfahrt			65 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius			80 m
Größter Raddruck bei Zugfahrt			18 t

Der mit dieselelektrischem Antrieb versehene Schwenkkran läuft auf den auf den Oberflanschen der Langträger verlegten Schienen und ist durch Sicherheitsrollen, die den Oberflansch der Langträger umgreifen, gegen Abheben gesichert. Beim Arbeiten mit größeren Lasten quer zur Gleisachse, wird der Wagen auf sechs einziehbare Kragarme (auf jeder Seite drei) mit hydraulischer Lastenübertragung auf Schwellenstapel außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichhebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verfahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnradvorgelege gestattet.

[illegible] aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit je drei Aussparungen auf jeder Seite für die Kragarme, ferner aus Querträgern, Kopfstücken und Drehpfannenträgern.

[illegible] dreiachsig, aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus [illegible]nwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehpfannenträgern und Bremszylinderträgern. Abfederung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse, Aufhängung in schrägen Gehängen. Gleitachslager mit rotguß-armierten Stahllagerschalen und Babbitausguß.

[illegible]

1. Äußere Endachse, Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse, Achswelle in Normalausführung, Räder an den Laufflächen ohne Spurkranz.
3. Innere Endachse, Räder in Normalausführung, Achswelle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweiarmigen Hebel.

[illegible] an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

[illegible] als Stangenpuffer, beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken.

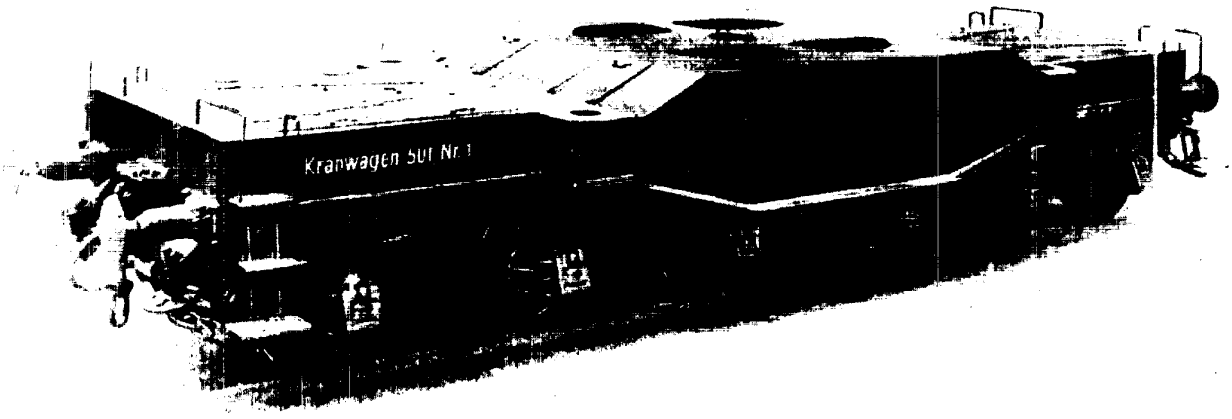
[illegible] als Druckluftbremse, System „Matrossow", mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf acht Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem ist eine Handbremse vorhanden; Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten jeden Drehgestells.

Beim Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenzangen, an jedem Wagenende 2 Stück, festgeklemmt und durch eine Vorrichtung die Federung entlastet.

SECHSACHSIGER KRANUNTERWAGEN

[illegible] AUSLADUNG

Aufnahme eines in der Mitte zwischen den Drehgestellen mittels Königszapfens, Drehkranz und Zahnkranz gelagerten Schwenkkranes mit einziehbarem Ausleger und 50 t Tragkraft bei 6,3 m Ausladung, insbesondere zur Verwendung an Unfall-, Brücken- und Ladestellen. Das Kranfahrzeug ist profilfrei, daher im Eisenbahnverkehr freizügig.



Gewicht ohne Kran	etwa	28 t
Nutzlast (6,3 m Ausladung)		50 t
Gewicht des betriebsfertigen Kranwagens	etwa	95 t
Länge über Puffer		10 770 mm
Drehzapfenabstand		4 800 mm
Gesamtachsstand der Drehgestelle	2 × 1550	3 100 mm
Achsstand ganz		8 600 mm
Länge über Kopfstück		9 650 mm
Spurweite		1 524 mm
Größte Breite des Unterwagens		3 150 mm
Höhe der Rollenkranzunterkante über Schienenoberkante	etwa	1 800 mm
Größte Geschwindigkeit bei Zugfahrt		65 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius		80 m
Größter Raddruck bei Zugfahrt	etwa	16,5 t

WIRKUNGSWEISE

Der mit dieselelektrischem Antrieb versehene Schwenkkran dreht sich auf dem auf der Plattform gelagertem Rollenkranz um den in der Mitte des letzteren liegenden Königszapfen. Beim Arbeiten des Kranes mit größeren Lasten quer zur Gleisachse wird der Wagen auf vier beizuklappende Schwenkarme (auf jeder Seite zwei) mit hydraulischer Lastübertragung auf Schwellenstapel außerhalb des Gleises abgestützt. Beim Arbeiten des Kranes ohne Abstützung werden die Tragfedern der Drehgestelle durch Schraubenspindeln und Ausgleichhebel entlastet bzw. ausgeschaltet. Zum Verfahren des gesamten Kranwagens auf dem Gleis ist eine Getriebeanlage vorgesehen, die einen Antrieb der beiden inneren Endachsen der Drehgestelle von der Maschinenanlage des Kranes aus über Zahnradvorgelege gestattet.

BAUWEISE

[illegible] aus starken Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus zwei Langträgern mit Doppel-T-Querschnitt mit insgesamt vier doppelten Lagerungen für die Schwenkarme. Die Langträger sind durch angeschweißte Querträger, Kopfstücke und Drehpfannenträger miteinander verbunden.

[illegible] dreiachsig, aus Blechen zusammengeschweißt, bestehend aus Seitenwangen, Querträgern, Kopfstücken, Drehpfannenträgern und Bremszylinderträgern. Abfederung durch Blattfedern an jeder Achsbuchse, Aufhängung in schrägen Gehängen. Gleitachslager mit rotguß-armierten Stahllagerschalen und Babbitausguß.

[illegible] der Radsätze:

1. Äußere Endachse, Achswellen und Räder in Normalausführung.
2. Mittelachse, Achswelle in Normalausführung, Räder an den Laufflächen ohne Spurkranz.
3. Innere Endachse, Räder in Normalausführung, Achswelle verstärkt zur Aufnahme des Zahnrades für den Hilfsantrieb. • Lastenausgleich zwischen Mittelachse und äußerer Endachse durch zweiarmigen Hebel.

[illegible] an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

[illegible] als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken. Die Puffer lassen sich beiseiteklappen, um die Arbeit des Schwenkkranes nicht zu behindern.

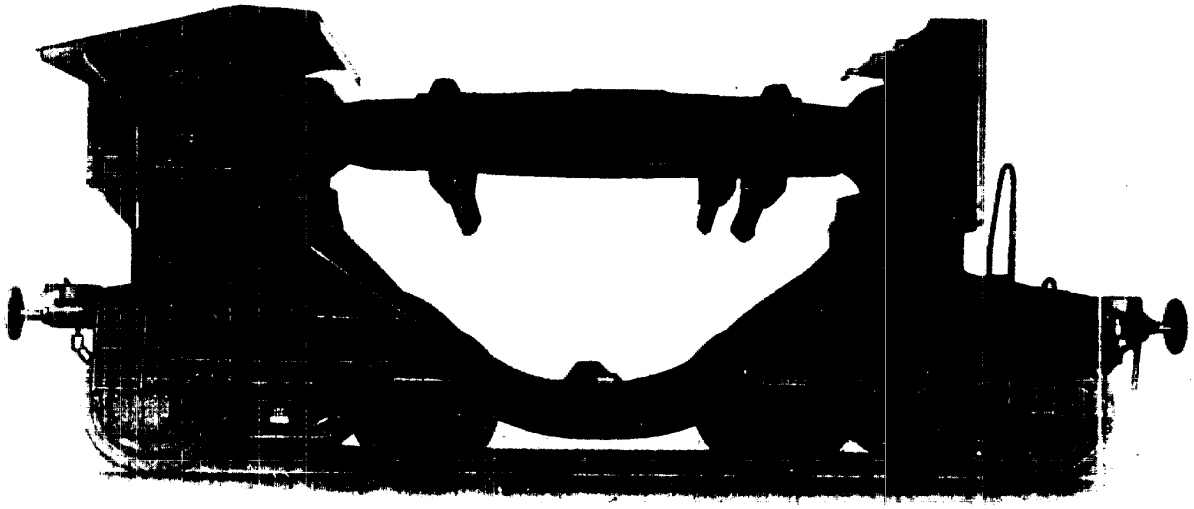
[illegible] Druckluftbremse, System „Matrossow", mit zwei Stück 14" Bremszylindern auf [illegible] Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Die Antriebsachse wird nicht gebremst. Außerdem [illegible] eine Handbremse vorhanden: Betätigung der letzteren durch Handrad von beiden Seiten [illegible] Drehgestells.

[illegible] Arbeiten des Kranes wird die Plattform mit Schienenzangen an jedem Wagenende 2 Stück [illegible] Gleise festgeklemmt und durch eine Vorrichtung die Federn entlastet.

VIERACHSIGER SCHLACKENTRANSPORTWAGEN

VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme und Transport von Schlacke (Hochofen- oder Martinschlacke) vom Schmelzofen zur Halde und Entleerung daselbst.



DATEN

Gewicht des Wagens ohne Kübel	ca. 39,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Hochofenschlacke	„ 53,0 t
Gewicht des Wagens mit Kübel für Martinschlacke	„ 56,0 t
Gewicht mit Hochofenschlacke beladen	„ 84,0 t
Gewicht mit Martinschlacke beladen	„ 95,0 t
Nutzlast mit Hochofenschlacke	„ 31,0 t
Nutzlast mit Martinschlacke	„ 39,0 t
Länge zwischen den Kupplungen	7850 mm
Drehzapfenabstand	4230 „
Drehgestellachsstand	1800 „
Höhe über Schienenoberkante (mit Kübel)	3727 „
Größte Breite	3480 „
Spurweite	1524 „
Größter Raddruck	etwa 12 t
Höchstgeschwindigkeit	15 km/st
Kleinster zulässiger Kurvenradius	75 m
Höchstzulässiges Gefälle	1,5 %
Übersetzung der Kippvorrichtung des Kübels	1 : 23,6
Weg des Gleitstücks	972 mm
Drehwinkel des Kübels	116°
Dauer des Kippvorgangs	1,2 bis 1,5 min
Leistung des erforderlichen Elektromotors	mindestens 22 kW
Drehzahl je min	etwa 700 bis 900 U/min

WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU „TRANSMASCHIN" DESSAU

WIRKUNGSWEISE

Der Kübel für die Aufnahme der Schlacke ist in einem Stützring gelagert und kann nach Auslösung von Sicherheitsklinken aus diesem herausgehoben und gegen einen anderen ausgewechselt werden.

Der Stützring trägt an seinen beiden Enden in Wagenlängsrichtung Rollsegmente mit Spurkränzen, die sich auf Rollbahnen abwälzen. Konzentrisch mit diesen Rollsegmenten sitzen Stirnradritzel, die in neben den beiden Rollbahnen liegende und mit ihnen kombinierte Zahnstangen eingreifen; Ritzel und Zahnstange sichern die Lage des Stützringes mit Kübel beim Kippen. Der Antrieb des Stützringes einschl. Kübel beim Kippvorgang erfolgt durch einen Elektromotor über zwei Stirnradgetriebe, eine wagerecht quer zum Wagen gelagerte Schraubenspindel und eine auf ihr sitzende Mutter, die durch parallel zur Schraubenspindel liegende Führungen am Mitdrehen gehindert ist; die Mutter überträgt über einen Mitnehmerzapfen ihre wagerechte Bewegung auf Stützring mit Kübel, die so infolge Abwälzung der Rollensegmente und Zahnradritzel auf Rollbahnen und Zahnstangen den Kippvorgang ausführen.

BAUWEISE

Untergestell gebildet aus 2 Kopfstückkonstruktionen aus Stahlguß, kastenförmig ausgebildet mit Versteifungsrippen, sowie zwei gekröpften Längsträgern aus Stahlguß mit U-förmigem Querschnitt. Kopfstücke und Längsträger sind mittels Paßkeilen miteinander verschraubt. An den Kopfstücken sind Drehpfannen und Gleitstücke für die Lagerung auf den Drehgestellen angeordnet, ferner Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Rollbahnen und Zahnstangen für den Stützring und die Getriebeanlage für das Kippen.

Drehgestell System „Diamond" mit Wangen und Drehpfannenträgern aus Stahlguß. Achslager als Pendelrollenlager, lösbar verbunden mit den Drehgestellrahmen. Abfederung mit 2 Gruppen Federn je Drehgestell, jede Gruppe bestehend aus je 4 Satz paarweise ineinandersteckender Schraubenfedern und einer Doppelblattfeder.

Zugvorrichtung an jedem Wagenende, bestehend aus einem Friktionsapparat und selbsttätiger Mittelpufferkupplung.

Stoßvorrichtung als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz aus 2 ineinandersteckenden Schraubenfedern; Puffertellerdurchmesser 400 mm.

Bremse ist nicht vorgesehen.

Kippeinrichtung für Schlackekübel, gebildet durch Stützring aus Stahlguß, in den der Schlackekübel eingesetzt und durch 4 Sicherungsklinken gehalten wird. Gegen Verdrehung des Kübels im Stützring erfolgt die Sicherung du[illegible] Knaggen auf der Oberfläche des Ringes. Der Stützring ruht mittels zweier Rollsegmente mit Spurkränzen auf Rollbahnen aus Stahlformguß, die quer zur Wagenlängsrichtung auf den Stahlgußkopfstücken verschraubt sind. Diese Rollbahnen sind kombiniert mit Zahnstangen, in die Stirnradritzel eingreifen; diese sitzen auf Zapfen, die zu den Rollsegmenten konzentrisch liegen; sie sichern die Lage des Stützringes mit Kübel und verhindern ein Gleiten der Rollsegmente.

Getriebe für die Kippeinrichtung, bestehend aus Elektromotor mit Schalteinrichtung, zwei Stirnradgetrieben in Wälzlagern, Schraubenspindel in Wälzlagern mit Führungen, Mutter und Mitnehmerzapfen, ist auf dem einen entsprechend ausgebildeten Kopfstück aufgestellt und mit diesem verschraubt. Die Übertragung der wagerechten Bewegung der Mutter auf den Stützring erfolgt mittels des Mitnehmerzapfens, der über die Rollsegmente und Zahnräder die Kippbewegung des Stützringes mit Kübel einleitet.

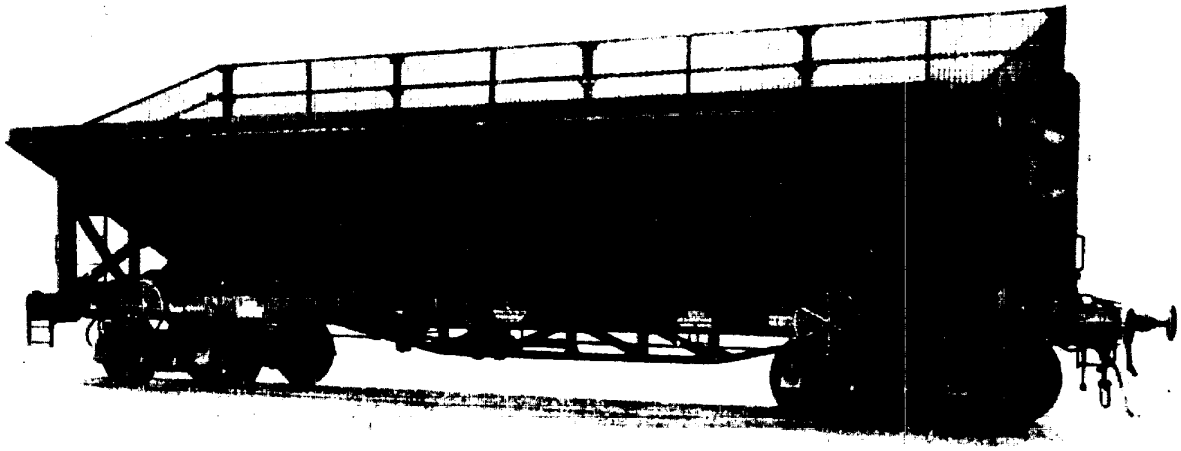
Lieferumfang: Kopfstücke mit Stützring, Getriebe und Langträgern fertig zusammengebaut und auf die Drehgestelle aufgesetzt, ohne Schlackekübel und elektrische Anlage für den Kippantrieb.

VIERACHSIGER KOKSLÖSCHWAGEN

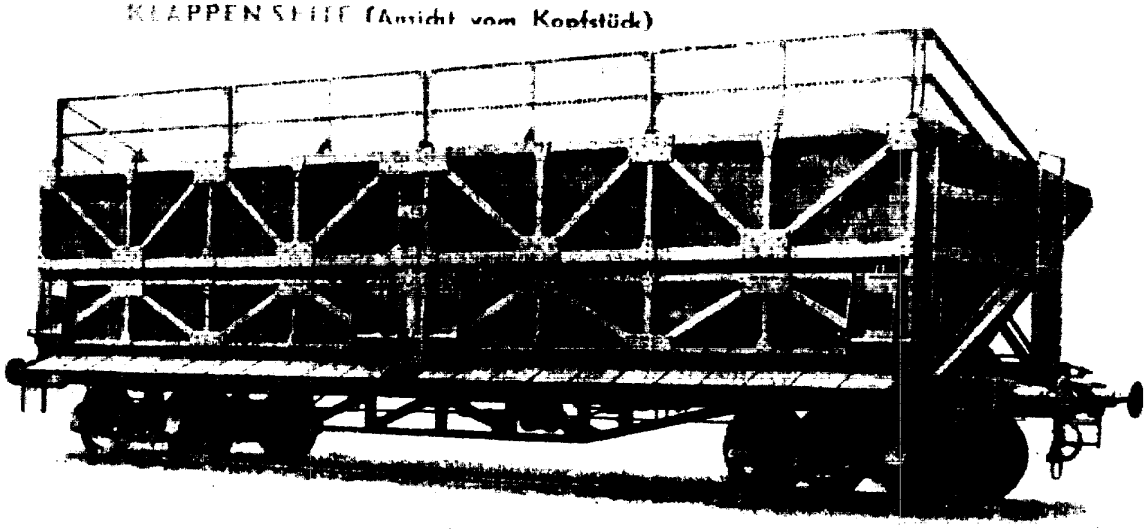
VERWENDUNGSZWECK

Aufnahme und Transport von glühendem Koks nach dem Ausstoß aus dem Glühofen (Retorte) zum Ablöschen.

GETRIEBSSEITE



KLAPPENSEITE (Ansicht vom Kopfstück)



TECHNISCHE DATEN

Gewicht, leer	etwa	54 t
Nutzlast, gesamt		13 t
Länge über Puffer		15 000 mm
Drehzapfenabstand		10 000 mm
Achsstand der Drehgestelle		1 800 mm
Achsstand ganz		11 800 mm
Spurweite		1 524 mm
Breite von Längs-Mitte-Wagen		
bis Außenkante-Getriebeseite		2 337 mm
bis Außenkante-Klappenseite		1 883 mm
Gesamthöhe von Schienenoberkante		4 651 mm
Rauminhalt (Laderaum) rund		50 m^3
Neigung der Ladeflächen gegen die Wagerechte		28°

WAGGONFABRIK DESSAU DER STAATL. A.G. FÜR TRANSPORTMASCHINENBAU TRANSMASCHINEXPORT [illegible]

WIRKUNGSWEISE

Der Koks wird von oben in den Laderaum geschüttet. Die Entleerung erfolgt nach einer Wagenseite zu nach dem Öffnen von Klappen, die durch mit Preßluft oder von Hand betätigte Getriebe bewegt werden (mindestens 1,5 atü).

Der Laderaum ist in zwei gleichgroße Abteilungen von je 25 m³ Rauminhalt unterteilt; jede Abteilung ist durch eine Klappe verschlossen; letztere werden von Hand einzeln oder mit Druckluft zugleich durch das zugehörige Getriebe geöffnet oder geschlossen. Sicherung der geschlossenen Klappen durch Totpunktsperrung.

Der Boden des Laderaumes ist unter 28° gegen die Wagerechte geneigt, so daß die Ladung von selbst abrutscht.

Die Getriebe für die Laderaumklappen bestehen aus einem Druckluftzylinder, der über eine Zahnstange, ein Stirnrad mit Welle, Hebeln und Stangen die Klappen bewegt. Bei Handbetrieb ist vor die Welle ein Schneckengetriebe sowie ein Stirnrad-Untersetzungsgetriebe geschaltet. Die Stellung der Klappen wird über eine Schaltwalze auf einen Lichtsignalkasten auf der Lokomotive übertragen, so daß dort bei geschlossenen Klappen eine grüne Lampe aufleuchtet, dagegen eine rote, sobald eine Klappe geringfügig geöffnet wird.

BAUWEISE

Untergestell aus Walzprofilen und Blechen zusammengenietet. Hauptquerträger mit Drehpfannen und Gleitstücken russischer Bauart.

Drehgestelle, System Diamond, wahlweise in Stahlguß- oder in Fachwerkbauart aus Walzeisen. Federung durch acht mal zwei ineinandersteckende Schraubenfedern und zwei Doppelblattfedern je Drehgestell. Radsätze und Gleitlagerachsbuchsen nach sowjetischen Normalien.

Zugvorrichtung an jedem Wagenende, bestehend aus je einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend, mit Zughaken und Schraubenkupplung.

Stoßvorrichtung als Stangenpuffer beiderseits der Zugvorrichtung an den Kopfstücken; jeder Puffer mit einem Satz Schraubenfedern, ineinandersteckend. Pufferteller ⌀ 400 mm.

Bremse als Druckluftbremse, System „Matrossow" mit 14" Bremszylinder, auf vier Klötze in jedem Drehgestell wirkend. Hauptluftleitung mit Übergangsschlauchkupplung an den Kopfstücken.

Wagenkasten aus Profileisen und Blechen zusammengenietet. Das Kastengerippe bildet tragfähige Fachwerkträger zur Aufnahme der Verkleidungsplatten und der Ladung. Der schräge Boden besteht aus 5 mm starkem Blech mit Versteifungsträgern. An den Stirnseiten und auf Klappenseite des Kastens Aufsatzgitter, um Überschütten von Ladegut zu verhindern. Das Innere der Laderäume und der Schrägboden ist mit auswechselbaren Platten aus hitzebeständigem Gußeisen verkleidet.

Entleerklappen an je drei Scharnieren mit waagerechter Achse an der Unterkante des Kastenträgers aufgehängt. Sie bestehen aus einem Fachwerkträger aus Walzeisen, der nach dem Laderaum zu mit hitzebeständigen Gußeisenplatten verkleidet ist.

Klappengetriebe, bestehend aus doppelt wirkendem Luftzylinder von 400 mm Durchmesser, Zahnstange, Stirnrad, Hauptwelle in Wagenlängsrichtung mit Hebeln an den Enden sowie Verbindungsgestänge zu den Klappen.

Reservehandantrieb (ausrückbar) mit Handrad, Schneckengetriebe und Stirnrad-Untersetzungsgetriebe, Luftleitungen für „Öffnen" und „Schließen" mit Schlauchkupplung an den Wagenenden.

Schmierung der Lager durch Nippel vermittels Fettpresse, des Zylinders durch Spezialschmierapparat.

Signalanlage bestehend aus:

Lampenkasten auf der Lokomotive, enthaltend rote und grüne Signallampe, Transformator 220/24 V Wechselstrom und Hauptschalter,

Schaltkasten mit Kontaktwalze für jede Klappe, betätigt von der Hauptwelle aus, sowie dreipolige Leitung, verlegt in Stahlrohr mit Übergangskupplungen an den Wagenenden.

Die Betriebsspannung und Stromart der Anlage können den Wünschen der Besteller angepaßt werden.

Oberflächenschutz der Eisenteile von Untergestell, Drehgestellen und Kastengerippe durch mehrfache Anstriche mit Mennige und Ölfarbe; soweit die Bauteile durch das Ladegut heiß werden, kommt hitzebeständige Farbe zur Anwendung. Die gußeisernen Auskleidungsplatten erhalten keinen Anstrich.

Verteiler: H.Dir.Behrendt, H.Dir.Günther (L), BL, AV, A.Zerr
H.Pohlke, [illegible] (HA), H.Freudenberg (HA), H.Willms
T.Schulze (AV), H.[illegible], H.Mirotski, [illegible], Zentralarchiv
Th.Leland, [illegible], H.Krätzig, V 145/5737

Bekanntmachung

Betr.: Zuteilung einer Abbauzeitung für den Kalibergbau

Vorgang: Schreiben der Transmash-Leipzig v.20.6.51 Zeichen Nr. [illegible]-7/332 (Tlg.-Nr. [illegible])

Die Transmash Leipzig teilt uns mit obigem Schreiben folgendes mit:

> Auf Grund einer Verfügung der stellvertretenden Chefs der Verwaltung für sowjetisches Eigentum in Deutschland, Genossen Wosselejin, werde ich Ihnen bei der Bereitstellung der Voraussetzungen zur Ausweitung der Produktion einer Maschine für Abteufen und Verbauen [illegible] durch Stich in Kalibergwerken [illegible] die die Maschinenfabriken Thüringen [illegible] durch einen [illegible] großen Zahl von Teilnehmern an dieser Konferenz bekannt.
>
> [illegible]

Die in dem Schreiben erwähnten Verfügungen (Tgl. Nr. 31.3.51) lauten wie folgt:

[illegible]

> der Abteilung der SAG "Wismut" für die Entwicklung von Konstruktionsvorschlägen von Streckenvortrieb [illegible] Kohlenindustrie.

Ziele der [illegible]:

Zur [illegible] der Mechanisierung des Abbaus von [illegible] Kali wird die Sprengarbeit mittels Sprengstoffen zu mildern oder vollständig auf dieselben zu verzichten und die Bauarbeiten zu rationalisieren. [illegible] Entwicklung, das auf Grund der bei den [illegible] gesammelten Erfahrungen die entsprechenden [illegible] des Abbaus des Erzes in [illegible] Verladen und Zuteilung [illegible]

Aufgaben: Bearbeitung der Konstruktionen einer [illegible] zum Erzeugen von [illegible] oder [illegible] Abbau-Stollen.

In der vorgelegten Konstruktion sollen folgende [illegible] berücksichtigt werden:

1. Geringes Gewicht, Maximum 15 to [redacted]
2. Kleine Länge der Maschine zwecks erfolgreichen [illegible] zu natürlichen Verhältnissen der Schichtbi[illegible] Der Maschine soll 2 m [illegible] überteilen, [illegible] Breite soll dieselbe kleiner sein.
3. Der Radius der Drehkurve soll 30 m nicht überschreiten.
4. Die Leichtigkeit der Drehung des Kopfes des Schneidinstrumentes zwecks Anpassung an die Schichtbi[illegible] zu gewährleisten.
5. Zwecks Erreichung der Bewegungsleichtigkeit und der Rangierbarkeit soll sich die Maschine [illegible] Raupen- und Laufbaggern bewegen.
6. Die in Aussicht gestellte Masse der Querschnitte [illegible] beim Streckenbrechen und Abbau:
   in Form eines Kreises, Ellipse oder Rechteckes [illegible] 1,5 - 2,0 m und ein anderer Typ - Breite nicht [illegible] 4 - 5 m und Höhe in beiden Fällen 2,5 m.
7. Große Stabilität des schneidenden Instrumentes und leichte Auswechselbarkeit desselben.
8. Beim reinen Arbeitsgang soll die Maschine mit Arbeitsfortgangsgeschwindigkeit nicht unter 1 m/h haben.
9. Minimale Anzahl an Personal für Bedienung und Unterhaltung der Maschine.
10. Minimale Anzahl an Personal für die Umstellung der Maschine auf eine andere Arbeitsstelle.
11. Automatische Entfernung und Verladung des bei der Arbeit der Maschine anfallenden Erzes, zweckmäßig eine Kombination mit Bandförderer.
12. Der Entwässerung soll Aufmerksamkeit gewidmet werden.
13. Es ist vorzusehen auch Möglichkeit elektrischer Antriebe, die Motoren und Schalter sollen explosionssicher konstruiert sein.
14. Gefahrlose Bedienung der Maschine.
15. Vermeidung niederschlagender Erschütterung der einzelnen Maschinenteile, besonders des Kopfes des Schneidinstrumentes.

Zur Konstruktion soll eine Erläuterung der Arbeitsweise der Maschine, mit Möglichkeit auch Berechnungen, die die Arbeit während [illegible] können, beigefügt werden.

P r e i s e :

Für den Wettbewerb werden folgende Preise festgesetzt:

1. Preis - 25.000,-- DM
2. Preis - 10.000,-- DM
[illegible] - 5.000,-- DM

ILLEGIB

Approved For Release 2002/08/15 : CIA-RDP83-00415R011600030016-2